



NOTAS SOBRE LOS TRANSPORTES MILITARES POR FERROCARRIL, EN CASTELLÓN, EN EL ENTORNO DE LA III^a GUERRA CARLISTA

Juan Peris Torner

PRELIMINARES

La derogación por Fernando VII de la Ley Sálica, restableciendo el 29 de marzo de 1830 la Ley de Partida, supuso el inicio de luchas dinásticas compaginadas con el enfrentamiento entre el absolutismo y el liberalismo.

El estallido en 1833 de la primera guerra carlista, la llamada guerra de los siete años, supuso en el escenario provincial el levantamiento del Barón de Hervás en Morella, que fue hecho prisionero y fusilado y, la acción del General Ramón Cabrera y Griñó, sitiando la ciudad de Castellón los días 7, 8 y 9 de julio del año 1837, ante tal contingencia la ciudad resistió en defensa de la Constitución y de las ideas liberales manifestadas por sus habitantes. Esta situación se mantuvo hasta la conclusión de la toma de Morella, el 30 de mayo de 1840, fecha que marcó la frontera de aquel primer conflicto entre los liberales defensores del régimen establecido y los legitimistas carlistas, cuya defensa de sus ideales, les llevó a provocar la primera guerra carlista resuelta en el convenio de Vergara, sellado por Baldomero Espartero y Rafael Maroto, el 31 de agosto de 1839, convenio no reconocido por el general Cabrera.

La nueva situación política, permitió disponer de un periodo de suficiente tranquilidad, dedicando los sucesivos gobiernos, parte de sus gestiones, a abordar los más acuciantes y puntuales problemas, entre los que destacaremos los concernientes a la mejora de las comunicaciones, debido a la disponibilidad, siempre escasa, de un erario público liberado de los gastos de guerra, permitiendo encaminar su interés a la potenciación de las inversiones en obras públicas. En clara sintonía con el fin de las hostilidades, coincidente con el fin de una etapa, en la que los gobiernos liberales no pudieron impulsar la modernización del transporte, al destinar los recursos gubernamentales, como hemos mencionado, a la financiación de aquella primera guerra carlista.

Se acometieron obras de mejora de los caminos carreteros y se intentó - sin éxito- la potenciación de una red de canales navegables, utópica idea cuya referencia a los altos costos del transporte en general, potenció la implantación de los primeros ferrocarriles, permitiendo dotar de movilidad suficiente a las

personas y a las mercancías.

Toda esta política de mejoras públicas fue reforzada con la creación en 1835 de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos –cuya primera promoción inició sus actividades en 1839- permitiendo contar con los facultativos adecuados destinados al desarrollo de los trabajos, actividades de obras públicas y las ferroviarias cuya incipiente implantación favorecería los flujos mercantiles y culturales. Paralelamente, otras actuaciones complementarias como fue la promulgación de la Ley de enajenación forzosa – del 17 de julio de 1836 – permitió potenciar las nuevas actuaciones destinadas a mejorar el trazado de aquellos caminos y con posterioridad facilitar el establecimiento de los primeros ferrocarriles, acogidos a las bases de la primera legislación ferroviaria derivada del informe Surbecase, emitido el 2 de Noviembre de 1844.

Todas estas iniciativas quedaron paralizadas por la atención que mereció al Gobierno la guerra carlista, desarrollada entre el verano de 1846 y la primavera de 1849, un conflicto que en Cataluña se conoció como la “guerra del Matiners” o segunda guerra carlista.

Una segunda guerra que no tuvo consecuencias relevantes en nuestra provincia, salvo la proximidad de la derrota del pretendiente Carlos Luis de Borbón, acompañado por el Capitan General de Baleares Jaime Ortega, en San Carlos de la Rápita. Seguido por el inicio de la revolución de 1868 (la Gloriosa), coincidiendo con la caída de Isabel II, con la toma del poder del Gobierno provisional, y en las provincias por el de las “juntas revolucionarias” cuya actuación se manifestó en su protagonismo interventor de todo lo público. Coincidiendo con la actuación de la cabeza política carlista, movilizada en Julio de 1868, en virtud del nombramiento de Carlos VII en el Consejo celebrado en Londres, iniciando acciones políticas encaminadas a la restitución del pretendiente.

La implantación de los ferrocarriles tuvo una “incidencia negativa debida a los acontecimientos de la historia española, como la guerra carlista, la tardía instauración del liberalismo y la violenta alternativa política“(20) una situación poco favorable para el ferrocarril, de la que no era ajena la compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona (en adelante AVT) que soportó los vaivenes políticos y las consecuencias en su explotación.

Paralelamente, la inminente creación, el 8 de octubre de 1868, del Gobierno Provisional Revolucionario, permitió el acceso al poder, en Castellón, como consecuencia de las cercanas elecciones celebradas el 18 de diciembre del mismo año, del liberal-conservador Victorino Fabra, accediendo a la Presidencia de la Diputación, a la vez que el republicano-federal Francisco Gonzalez Chermá accedía a la presidencia de la Comisión municipal de Castellón. Alcanzando la presidencia del primer Ayuntamiento democrático de Castellón con sus 26 concejales, disuelto a los diez meses – el 23 de octubre de 1869 - por el Capitán General de Valencia, recuperado el poder municipal por los republicanos, al poco tiempo, en las elecciones de 1870(11).

Varias partidas se formaron en el Maestrazgo como consecuencia de levantamiento carlista de La Mancha el 23 de junio de 1969. Destacaron las de Borrás en Traiguera, Dembilio en Benlloch, Mañes en Alcalá de Chivert, Vilanova en San Mateo, Polo en Ares, Mestre en Forcall, Galindo y Ballester en Villarreal, obligando al Capitan General de Valencia a declarar el estado de excepción, derogado el 21 de agosto al ser vencidas las partidas en Catí.

La llegada de Amadeo I tras la muerte de Prim, unida a acontecimientos como la reunión de Isabel II con Don Carlos- en 1871- en la que no llegaron a acuerdo alguno, propició que los carlistas, haciendo uso de la vigente legislación, intervinieran en los comicios a Cortes Generales de marzo del mismo año en los que consiguieron 78 diputados, entre ellos Don José Royo y Salvador por Morella y el Conde de Casa Argüelles por Albocacer, pasando ambos a integrarse en la minoría parlamentaria.

La presidencia del Consejo por Ruiz Zorrilla y el cese del General Serrano, puso fin a la crisis iniciada en las elecciones a Cortes de abril de 1872 como consecuencia de los incidentes provocados por el temor de la caída de Amadeo I y de la proclamación de la Republica, llevando al Gobernador Civil de Castellón a responsabilizar al Ayuntamiento republicano del orden público, instándole a vigilar la vía férrea para evitar posibles sabotajes.

La declaración el 2 de mayo de 1872 de la tercera guerra carlista. La renuncia de Amadeo I a la corona - el 11 de febrero de 1873- y, la proclamación de la Republica, aceleraron la creación de las unidades de “voluntarios de la Republica”, estas se batieron en Segorbe contra los carlistas de Barredo y en el Maestrazgo con otras partidas carlistas. Coincidiendo esta tercera guerra carlista - entre 1872 y 1876 – con la aventura cantonalista en Castellón y Vinaroz(14), resuelta por el Brigadier Villacampa sin disparar un solo tiro. Y, con el establecimiento por los carlistas de varios teatros de operaciones, los mas significativos en el Norte, Cataluña y el Maestrazgo, en este último no se caracterizó por la crudeza y ascendencia conferida por Cabrera en la primera guerra carlista, centrandose en la zona del litoral mediterráneo y en el propio Maestrazgo, a caballo entre Castellón y Teruel, las actividades, que en este estadio de la contienda destacaremos, por ceñirse al trazado del único ferrocarril establecido en aquella época, el de Valencia a Barcelona, promovido por José Campo- Marqués de Campo- la compañía de los “Ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona” (A.V.T).- , establecida por efectos de la Real Orden del 28 de Febrero de 1862.

En lo que respecta al trayecto dentro de la provincia de Castellón, la llegada del ferrocarril a Castellón (10), el 26 de diciembre de 1862 y la mejora que supuso la relación Valencia –Castellón-Tarragona a través de Benicasím – tramo inaugurado el 19 de noviembre de 1863 y el resto de línea férrea hasta Ulldecona el 12 de marzo de 1865, permitió enlazar mediante la inauguración - el 21 de junio de 1868 - del puente sobre el Ebro en Tortosa, ambos tramos de línea ; quedando resuelto el enlace con el tramo Tortosa –Tarragona, consiguiendo una considerable reducción del tiempo empleado en cubrir el trayecto hasta Barcelona - reducido a 8 horas y 42 minutos - mediante el recorrido de un tren especial que consiguió establecer promedios de 53

Km/hora, en lo que sería un evidente logro respecto de los tiempos efectivos empleados en los desplazamientos, consiguiendo mejorar la calidad del servicio que debería prestarse al usuario. Lo que supuso suficiente motivo para convertir al ferrocarril en uno de los objetivos militares más destacados y apetecidos por las tropas carlistas, que se dedicaron, como veremos, a hostigar continuamente la línea.

Los avatares de la tercera guerra carlista, tuvieron efectos muy perniciosos para el desarrollo de las actividades de las principales compañías ferroviarias, especialmente para la Compañía del Ferrocarril del Norte de España y para la compañía del Almansa Valencia Tarragona. Las comunicaciones ferroviarias con Francia quedaron interrumpidas a partir del 10 de septiembre de 1873, estableciendo Norte un enlace marítimo entre los puertos de Santander y Bayona para mantener su actividad.

Actividades bélicas

Las acciones carlistas desarrolladas - en una primera fase paralela a las elecciones de 1872- coincidieron con la orden de Don Carlos de retirar la minoría carlista de las Cortes. Cuyas actuaciones llevaron de nuevo a los carlistas a la apetencia, del que secularmente fue su principal objetivo en Castellón, la ciudad de Morella, en los prolegómenos de la tercera guerra carlista, marcando los precedentes de 1872, mediante el inicio de actividades bélicas en aquella plaza fuerte, al mando del Brigadier José García Velarde, quien fue obligado a intervenir en los sucesos desestabilizadores producidos desde el 16 de diciembre de 1868 al frenar algunos excesos de ciertos elementos de la población de ascendencia carlista -con motivo del planteamiento de nuevas elecciones a diputados a Cortes.

Celebrados los comicios y ante el victimismo enarbolado por los carlistas, Rafael Primo de Rivera, Capitán General de Valencia, y Facundo de los Ríos y Portilla, Gobernador Civil de Castellón tomaron precauciones, destinadas a controlar la situación . El primero de ellos recorrió todas las poblaciones de mayor ascendencia carlista, intentando convencer e intimidar a los alcaldes del distrito, siendo acompañado, en su gira, por el primer batallón de Granada, tres compañías del segundo batallón y una sección de lanceros de Sagunto, en un alarde de fuerza disuasoria.

Aún así los carlistas venían aprovechando cualquier asunto para perturbar el orden, tal y como se puso de manifiesto en el motín de Villarreal –motivado por disputas en el repartimiento de las aguas de riego- dando pie a la detención de 87 amotinados por la fuerza de la Guardia Civil al mando del Comandante Vicente Llorach.

Este suceso indujo al cabecilla carlista Galindo a formar una partida, apoyado por el presbítero Ballester, en los alrededores de Onda, en el que sería el precedente del primer acto militar de la tercera guerra civil carlista en Castellón. Galindo y Ballester, perdieron la vida en Catí, el 21 de agosto de 1869, en un enfrentamiento armado con las fuerzas del Teniente Coronel Serrano. El resto de partidas fueron derrotadas en Benasal por la columna Montesinos, a las

ordenes de Villalón **(9)**. Estas acciones dentro de nuestra cronología histórica, carecen de la suficiente relevancia como para definir las como tercera guerra carlista, si bien las enmarcamos dentro de un paréntesis de estabilidad bélica situado entre 1869 y 1872.

Las actuaciones carlistas contaron inicialmente con un amplio apoyo de la población. Gestos como la devolución de los Fueros arrebatados a los valencianos por Felipe V, cuya firma llevó a cabo Don Carlos, el 16 de junio de 1872, contribuyeron inicialmente a ésta situación, a la que cabe añadir el sentimiento descentralizador de la población y, la oposición al reclutamiento obligatorio. Las acciones militares, sofocadas por la Guardia Civil y el ejército, tranquilizaron el ambiente hasta el 6 de septiembre de 1872, día en que el cabecilla Sanz, natural de Ulldecona, se levantó en Ginestar, en plena Tinanxa de Benifasar (algunos autores centran esta acción como la del inicio de la tercera guerra carlista en nuestro entorno), recibiendo la orden de desestabilizar todo el Maestrazgo, situando 70 hombres en el puente del Ferrocarril de la línea del AVT en Tortosa con la orden de interceptar las circulaciones ferroviarias, cortando el telégrafo en la estación de Santa Bárbara. El ejército tuvo que intervenir, consiguiendo con su acción que Sanz se batiera en retirada, al ser hostigado por fuerzas del Regimiento del Infante al mando del Comandante Antonio Romero y Rozas, que le redujo en la Masia de Mulet en Ulldecona, donde fueron apresados 52 carlistas, trasladados con posterioridad por ferrocarril hasta Valencia.

Por efectos de la escalada en la contienda, la línea del ferrocarril del A.V.T. sufrió numerosos atentados, el primero de ellos tuvo lugar el 22 de septiembre de 1872 en Alcalá de Chivert, donde los cabecillas Cucala y Bou después de proclamar como único Rey legítimo a D. Carlos, detuvieron el tren Correo entre Valencia y Barcelona, levantando parte de la línea, cortando el telégrafo a la vez que se incautaron de toda la correspondencia.

Una de la más acusadas derrotas de la columna de Cucala, tuvo lugar en Diciembre de 1872 en la propia Alcalá de Chivert, donde un “expres” que salió de Barcelona con cuatro compañías del “Regimiento de Cazadores de Las Navas” destinado a operar en Despeñaperros, venía siendo hostigado a lo largo de la línea, entre Arbós y El Vendrell por una partida carlista que abrió fuego sobre la tropa que ocupaba la locomotora de exploración causando dos bajas y heridas a un oficial y al fogonero.

A bordo de dicho tren viajaba -con su familia- el General Baldrich, deteniéndose en Vinaroz, donde efectuó el cruce con el “expres” que desde Valencia se dirigía a Barcelona, informado de que la partida de Barredo y Cucala pretendía atacar el destacamento de carabineros de Alcalá de Chivert -formado por 50 hombres- la inmediata reacción de Baldrich, avanzando por tren hasta Alcalá de Chivert, en cuya estación entró a última hora de la tarde, bajo una copiosa lluvia. Antes de entrar en agujas la locomotora dio varios silbatos de atención, estando desierta la estación y faltando las luces de señales, ordenó la parada y el despliegue de tres compañías, quedando la cuarta de reserva y protección de las municiones y pertrechos **(4)**.

Apercibidos del ruido de fusilería, observan que los cincuenta carabineros de la guarnición local, se defendían en dos secciones, una de ellas situada en la iglesia y la otra en la casa capitular, hostigados por los carlistas desde tres posiciones diferentes, una de ellas la casa del cura, otra desde la plaza y la tercera desde la casa del Marqués de Villores. El ataque de los Cazadores de Las Navas rechazando a los carlistas fue muy eficiente, Cucala huyó. En aquella acción los carlistas perdieron a cinco de los suyos entre ellos a un hermano de Cucala, se tomaron 17 prisioneros entre ellos al cura de Alcalá que fueron conducidos a Valencia. El desconocimiento del terreno y la oscuridad de la noche dificultaron el ataque por varios puntos impidiendo a Baldrich apresar a toda la partida carlista.

En su huida Cucala organizó un Batallón y se dedicó a hostigar el Maestrazgo y La Plana., donde entre sus acciones estratégicas ordenó a los empleados de la vía férrea que desatendieran el servicio y se negaran a conducir los trenes dentro del territorio que él dominara.

Consecuencia de dicha orden un maquinista y su fogonero de servicio, en la estación de Castellón se negaron- el 6 de diciembre de 1872- a conducir un tren militar que debería trasladar, a dos compañías del Regimiento del Infante y a una sección de 30 guardias civiles. Coincidiendo en la estación de Castellón la presencia de un ingeniero inglés que se ofreció a conducir el tren, ante tal ofrecimiento los maquinistas titulares desistieron en su actitud trasladando al destacamento militar, a las ordenes del Capitán Cabezón, hasta Alcalá, donde se enfrentaron a una columna de 200 carlistas al mando de Barrero, que dispersaron y alcanzaron en Benlloch.

Cucala tuvo ocasión de cumplir su amenaza de ejecutar a los empleados del ferrocarril que no abandonaran sus funciones. Ordenó aflojar los tornillos de las bridas de los carriles situados sobre el puente del Río Seco entre Alcalá y Torreblanca, para así provocar un descarrilamiento. Con tan mala fortuna que el siguiente tren se detuvo ante la sospecha de sabotaje, reaccionando el cabecilla con un rápido asalto obligando a descender al pasaje, dando orden de ejecutar a los maquinistas, acción que finalmente no llevó a cabo, ante la suplica del cura de Alcanar que viajaba en el tren. Retirándose los carlistas no sin antes destrozar parte de la vía y causar mayores desperfectos en el telégrafo.

El reiterado hostigamiento de la actividad ferroviaria, por parte de Cucala, se manifestó de nuevo el 12 de diciembre al apoderarse de una locomotora en las inmediaciones de Alcalá, con la que se desplazó en tren hasta Oropesa del Mar levantando parte de las vías en aquella estación, en una acción que provocó el corte temporal de la línea. Ésta acción requirió el envío de una columna desde Castellón al mando del Capitán Cabezón y del Alférez de la Guardia Civil Martínez Díaz con el objeto de restablecer la situación. Las continuas amenazas de Cucala a los maquinistas de las locomotoras provocaron continuos abandonos del servicio, quedando trenes abandonados en estaciones, algunos de ellos con cargamento de ganados **(5)**.

El 30 de diciembre la columna de Cucala desencadenó un ataque a la estación de Alcala de Chivert impidiendo, a primera hora de la tarde, el paso del tren de Valencia a Barcelona viéndose obligados, los maquinistas, a regresar a Castellón alcanzando el piquete de entrada en la estación a las cuatro de la tarde con todo el pasaje.

El hostigamiento de las partidas carlistas, obligaron al gobierno, en enero de 1873, a concentrar en Morella toda la fuerza disponible para contrarrestar tales acciones, nombrando al General García Velarde comandante de la plaza, cargo que no llegó a ocupar al ser nombrado al poco tiempo, Capitán General de Valencia.

Persistiendo en ésta situación los movimientos carlistas, fueron acosadas implacablemente las facciones de Cucala, Polo, Ferrer y Panero a las que las fuerzas gubernamentales redujeron en varias acciones, destrozando la moral carlista, en la que sería la tercera insurrección en tierras del Maestrazgo de Castellón.

Al producirse la abdicación de Don Amadeo I y la proclamación de la Republica, el 11 de febrero de 1873, las fuerzas de Cucala volvieron a sus actividades incendiando la estación de Benicarló el 22 de marzo, batiéndose en retirada por la presencia de la columna militar de Padin.

En aquellas fechas, iniciada la tercera guerra carlista, se establecieron frentes dispersos, la guerra de guerrillas llevada a cabo por Cucala le permitió incendiar, el 13 de Agosto de 1873, la estación de Villarreal. Insistiendo, en una nueva acción militar, llevada a cabo el domingo 9 de marzo de 1873 en la estación de Nules, donde asaltó un convoy militar de aprovisionamiento de armas procedente de Valencia, destinadas a equipar a los voluntarios de la República situados en Gandesa, tomando las armas y el equipo, se dio seguidamente a la fuga.

Mantenida en la provincia la guerra de guerrillas, cuyo colofón tuvo lugar en Morella tomada por los carlistas, sobre la que realizaron sucesivos intentos de liberación las fuerzas liberales, culminando con la acción de Ares al mando del General Palacios dirigiendo las brigadas de Weyler y Golfín, quedando despejado el camino con el apoyo de la artillería, parte de las fuerzas transportadas vía Castellón hasta la estación de Vinaroz, hicieron su entrada en Morella el 27 de Noviembre de 1873, liberando a las del brigadier Manuel Villacampa, que quedó en la guarnición con 800 hombres de los regimientos de Castrejana y Aragón así como con dos cañones Krupp para artillar el castillo.

La tranquilidad de los defensores y habitantes de Morella duró poco, el 2 de febrero de 1874 fue sitiada de nuevo. Cayendo el 18 del mismo mes la población costera de Vinaroz, donde las fuerzas de Segarra y de Vallés cortaron el ferrocarril. Y, el siguiente tres de abril las fuerzas de Cucala atacaron la estación de Benicarló cortando el telégrafo, manteniendo en su poder la plaza hasta finales de año, en que el general Jovellar la liberó, quedando guarnecida por un batallón del Regimiento de Aragón, cuatro

compañías del Regimiento Provincial de Castellón, una sección de artillería y dos de caballería, con la orden de fortificar la población.

El segundo sitio de Morella fue resuelto por el General Palacios en ésta ocasión desde Aragón con el Batallón de Segorbe al frente de fuerzas apoyadas por doce piezas rodadas del sistema Krupp y ocho de montaña.

Coincidiendo con el golpe de estado del General Pavia –el 3 de enero de 1874– se disolvieron las Cortes, poniendo fin a la Iª República, e iniciando el periodo que conduciría a la Restauración.

Consolidando, los liberales aquel sector del frente del Maestrazgo al mando del General Pavía desde Alcañiz, derrotando a los carlistas en La Pobleta, entró en Morella el 19 de Septiembre de 1874 al frente del Regimiento de Almansa, Cazadores de Segorbe, Mérida y Figueras, las reservas de Zaragoza, Alcañiz y Segorbe, cuatrocientos caballos y dos baterías de artillería de Plasencia, cuyos componentes conformaban el grueso de la fuerza a sus ordenes. Ordenando seguidamente el relevo de la guarnición, formada por cuatro compañías de Castrejana y dos de Aragón, restituidas a sus cuerpos de origen, dejando en su lugar al Batallón de la reserva de Alcañiz. Dedicando sus actividades militares a consolidar sus posiciones y, una vez logradas sus intenciones se dedicó seguidamente a limpiar el Maestrazgo de reductos carlistas, acción que remató el brigadier Villacampa, apoyado por las acciones del General Jovellar.

El 23 de diciembre de 1874 reunidos en Morella los jefes del ejército del Centro decidieron apoyar a Martínez Campos en la proclamación de Alfonso XII como Rey de España, en el llano de Sagunto. Donde estuvieron presentes las columnas de los Generales Jovellar y Villacampa llegadas desde el teatro de operaciones de Morella, unidas a las del brigadier Luis Dabán, ante la sorpresa de Antonio Cánovas del Castillo, partidario de una restauración más constitucional en el regreso al trono del hijo de Isabel II. Dando lugar a la formación del primer gobierno de la Regencia presidido por el propio Cánovas del Castillo **(15)**.

Llegada la nueva situación política, no cesó el hostigamiento de las partidas carlistas, las cuales se centraron en la destrucción de las instalaciones fijas de la línea del A.V.T., incendiando Cucala la estación de Villarreal **(7)** y la de Benicarlo. En ésta escalada de atentados ferroviarios aparece un bando carlista, dado en el Cuartel General de Lucena del Cid, el 17 de diciembre de 1874, fiel reflejo de la importancia que concedían a los transportes ferroviarios, del que entre sus cinco artículos destacamos los dos primeros:

Artículo 1 A partir del 15 del próximo enero (1875), pararán por completo la circulación las vías férreas que de Madrid desemboquen en Valencia, Alicante, Cartagena y Zaragoza.

Artículo 2 Todos los empleados dependientes de las vías férreas de cualquier categoría que sean, que a partir de la fecha indicada en el artículo anterior fueren encontrados a una legua por derecha e izquierda de la vía, serán

fusilados irremisiblemente, identificado que sea su empleo, sin darle más tiempo que una hora para que mueran cristianamente.

Este significativo y singular documento fiel reflejo del interés del mando carlista en desestabilizar las comunicaciones de los liberales corrobora el creciente número de atentados y acciones guerrilleras sufridas por la línea del A.V.T. y por otras compañías en diferentes teatros de operaciones.

El escaso número de hostilidades contra los carlistas abrigó la esperanza de un próximo fin de la guerra civil, el regreso de los republicanos indultados- entre los que se encontraba Gonzalez Chermá- permitió el control de la milicia ciudadana – compuesta fundamentalmente por republicanos- imprescindible para la defensa de la ciudad de Castellón contra los carlistas **(12)**. Aquel año 1875 presagiaba otros derroteros menos belicosos. El Gobernador militar que asumió el poder en enero, proclamó en primer lugar el nuevo régimen y seguidamente el “restablecimiento de la conexión ferroviaria con Valencia, interrumpida durante catorce meses por los actos vandálicos de los defensores del retroceso y partidarios del absolutismo “. Pese a ello en la noche del 18 de febrero una partida carlista cortó el telégrafo a corta distancia de la estación de Alcalá de Chivert, lado Vinaroz y en Santa Bárbara se interrumpió el servicio deteniendo un tren descendente que de Tortosa se dirigía a Castellón **(6)**, donde Cucala pretendió fusilar a todos los empleados de circulación, impidiéndolo el cabecilla “Ferrer de la Galera” que formaba parte de aquella partida

La sorpresa surgió cuando Dorregaray, nombrado Jefe del ejército carlista del Centro puso sitio a Morella el 18 de Abril de 1875, levantado de nuevo el 29 de junio, por las fuerzas liberales mandadas por el Capitán General de Cataluña Arsenio Martínez Campos al mando de una División integrada por los batallones de Cazadores de Cataluña, Manila, Barcelona, Arapiles y Cuba, y un batallón del Regimiento del Príncipe apoyados por fuerzas de caballería y artillería.

Dorregaray se encontraba en Villafranca del Cid, siendo perseguido por tropas del General Jovellar, que pernoctaron la noche del 28 de junio de 1875 en Vistabella, tomando al día siguiente el barranco de Monlleó con fuerzas de las Brigadas de Bayle y de Chacón. Corriendo a su cargo las acciones mas significativas infringiendo el ejército del Centro, al mando del General Joaquín Jovellar, un duro golpe al ejército carlista, tomando en julio de 1875 la plaza fuerte de Cantavieja tras vencer a fuerzas inegradas por el Sexto Batallón de Aragon al mando del Brigadier José Garcia Albarran. Acción en la que intervino la división del General Martínez Campos, la capitulación de ésta plaza fuerte fue decisiva en el futuro desarrollo de la contienda.

Ésta tercera guerra carlista bien diferenciada de la estrategia planteada por Cabrera en la primera, se centró en una continuada guerra de guerrillas que no condujo a ninguna parte **(16)**. Los continuos sabotajes a las instalaciones del ferrocarril de Valencia a Tarragona, propiedad de la compañía del A.V.T. se repitieron, con excesiva frecuencia, quedando muy limitados en lo que respecta a la plaza de Castellón, que nunca tomaron. No obstante el ferrocarril se

convirtió en uno de los principales objetivos militares llegando a ser utilizado por los propios carlistas, como en el caso de los transportes de tropas llevados a cabo por Lozano, jefe carlista de Alicante, Murcia y Albacete.

El fin de la tercera guerra carlista, precipitado por la entrada el 16 de febrero de 1876 de Primo de Rivera en Montejurra, seguida de la toma de Estella, marcan la retirada de Don Carlos, el 27 de febrero, por Valcarlos, permitiendo realizar con el sosiego necesario el balance de todos los daños de guerra objeto de nuestra atención, relacionados con el ferrocarril.

Secuelas sufridas por el ferrocarril

El ferrocarril se convirtió en un objetivo estratégico, puesto que su propia actividad favorecía los movimientos de tropas y el trasiego de mercaderías propio de cualquier orden económico entre las poblaciones a las que servía. El ferrocarril fue en ocasiones moneda de cambio en las preferencias establecidas en los planes estatales sobre ferrocarriles, recordemos que en el Plan General de Ferrocarriles de 1867, se incluyó el Ferrocarril de Los Alduides, una vieja aspiración de los navarros que contemplaba el enlace internacional con Francia a través de los Pirineos, sobre un proyecto del ingeniero de caminos Eusebio Page. Proyecto que fue interrumpido por el estallido de la segunda guerra carlista. Finalizada la misma, la R.O. de 23 de Noviembre de 1867 derivó a Canfranc el paso de los Pirineos Centrales, una decisión política que se interpretó como un castigo al apoyo que Navarra dio a la causa carlista. (21)

Por otra parte en el Mediterráneo la compañía del "Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona" quedó ampliamente dañada por los efectos de la última guerra "Los trastornos ocasionados por la guerra carlista, que interrumpió durante dos años la circulación, en casi dos terceras partes de la red" (1) afectaron económicamente a la compañía del A.V.T viéndose obligada a reducir gastos, recurriendo a un plan de restricciones económicas que alcanzó de lleno a la contratación de personal, llegando a una reducción del 50 % de plantilla.

El cierre de actividades afectó a la línea entre Valencia y Tarragona cuyos servicios se suspendieron a partir del 30 de agosto de 1873, como consecuencia del acoso y continuados sabotajes a la línea desde finales de 1872, la compañía del A.V.T decidió suspender las circulaciones en ésta sección, manteniendo las del resto de su amplia red extendida a lo largo de 520 km.

El constante daño a las instalaciones del AVT arrojó un balance desolador, veinte estaciones incendiadas y destruidas tuvieron que ser habilitadas en instalaciones provisionales, hubo que restaurar los 19 puentes destruidos, restablecer los 93 Km de vía prácticamente levantados y destruidos, así como los depósitos de agua, grúas y apartaderos. A los que cabe añadir los daños soportados por el material móvil, consistentes en la inutilización de nueve locomotoras y la destrucción parcial o total de 150 coches y vagones. Los daños a las instalaciones fijas, entre ellas el telégrafo fueron importantes.

La situación no podía ser más caótica, a los daños físicos y materiales hubo que añadir, la reposición del material e instalaciones fijas asunto que acometió la compañía a partir del 10 de enero de 1875 día en que reinició las circulaciones.

El cumplimiento de los términos del convenio de la compañía del ferrocarril de A.V.T con sus acreedores -firmado en 1868- y la atención requerida por sus obligaciones financieras complicaron la situación entrando en suspensión de pagos acogándose a lo especificado en la Ley de 12 de Noviembre de 1869, llagando en 1971 a un convenio judicial con sus acreedores, principalmente obligacionistas aglutinados en la Sociedad Catalana General de Crédito.

Si a ello añadimos las inversiones necesarias para restituir la infraestructura de vía e instalaciones fijas, unidas a la merma de ingresos por cierre parcial de sus actividades, condujeron a la compañía del A.V.T. a recurrir a la ayuda del Estado, con que atender el deterioro de su economía, aún teniendo en cuenta que el Estado acudió en su ayuda, no lo hizo en la cuantía solicitada, concediéndole, el gobierno del General Jovellar, tan solo un préstamo de 999.936 pesetas reintegrables en tres años en bonos del Tesoro, operación autorizada por el R.D. de 26 de noviembre de 1875, con la única condición de que la compañía restableciera la circulación en los dos meses siguientes a la entrega del préstamo, ésta actitud de la Administración provocó, el 10 de Enero de 1876, una enérgica queja de la compañía debido a que la situación del A.V.T. no permitía imponer otras condiciones más ventajosas, quedando manifestada su disconformidad respecto de las mismas, cuya imposición no era asumible con ciertas garantías de éxito. La Sociedad Catalana de Crédito y la Sociedad Valenciana de Fomento, propietarias del A.V.T tuvieron que cubrir sus necesidades con el capital local disponible acudiendo a préstamos hipotecarios y otros recursos financieros que le permitieran superar la situación.

Hay que detallar el tratamiento y la respuesta dada por el Estado, comparativamente, respecto de la situación en que quedó la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España “, otra de las grandes afectadas por la tercera guerra carlista, que recibió del Gobierno **(2)** un anticipo reintegrable de 1.000.000 de pesetas, aparte de contar con la estimable ayuda de la banca internacional y de los capitales franceses del Crédito Mobiliario controlado por los Pereire. Considerando que el quebranto total de Norte ascendía a 28.080.159 pts, de las cuales 2.575.229 eran imputables a los daños de material, obras y edificaciones, en tanto que 25.504.930 pts lo eran por las pérdidas en la explotación.

Norte tuvo la iniciativa de establecer un servicio de cabotaje marítimo entre el puerto de Santander y el de Bayona, asunto que no fue tomado en consideración por el A.V.T. al no disponer de itinerarios alternativos, para establecer, al menos, un enlace marítimo entre Valencia y Tarragona salvando la sección de línea inutilizada por los carlistas.

Incluso Norte, que suspendió las circulaciones entre Zumarraga e Irún el 14 de marzo de 1873, el 19 de abril desde Vitoria y el 10 de septiembre desde Miranda, intentó la negociación para conseguir la neutralidad de las

circulaciones ferroviarias con los carlistas, que dominaban el teatro de operaciones del Norte, sin llegar a ningún resultado positivo **(18)**. Al menos lo intentó. Viéndose obligada al no conseguir sus propósitos a alquilar material móvil a otras compañías para suplir al destruido y el que quedó en poder de los sublevados. Estos intentos de negociación no fueron posibles en el teatro de operaciones de Castellón y de Cataluña, debido a la falta de una cabeza visible que aglutinara el mando de las partidas guerrilleras, en perfecta contraposición con la estructura de mando carlista que operó en las Vascongadas y en Navarra. A los que habría que añadir los reflejados en el informe de Eduard Pirel director de Norte, sobre los daños producidos por los carlistas en los meses de noviembre y diciembre de 1875 **(23)**.

Los 400 vagones de Norte inmovilizados y los 45 furgones y coches tomados por las fuerzas carlistas, de los que se incendiaron seis coches de primera clase y 20 vagones, así como las 13 locomotoras dañadas no fueron el único material móvil afectado en la zona norte, otras compañías como la del "Ferrocarril de Tudela a Bilbao" recibieron 1.000.000 de pesetas como ayuda del Estado cuya explotación quedó interrumpida durante tres años en el tramo Bilbao-Miranda, si bien consiguió salvar todas las locomotoras ubicadas en esta sección (24 unidades) al retirarlas a tiempo, aún así quedó arruinada cualquier perspectiva de negocio de ésta compañía que acabó en manos de Norte (el 28 de marzo de 1878), al no correr la misma suerte el tramo entre Miranda y Castejón, donde quedaron aisladas otras 21 locomotoras que sufrieron graves daños por falta de mantenimiento, viéndose obligada la compañía a importar 6 calderas nuevas de la factoría de Seraing.

Pese a recibir algunas compensaciones por los transportes del material de guerra y tropas, las cantidades percibidas no contribuyeron a mejorar su coeficiente de explotación, su déficit en 1872 ascendió a 3.000.000 de reales. En 1876, año en que finalizó la contienda, el déficit fue creciendo hasta que su situación financiera insostenible aconsejó la absorción del Tudela-Bilbao, por Norte

Otros 2.000.000 pts recibió la compañía del ferrocarril de "Zaragoza-Pamplona y Barcelona" cuyos ingresos por tráfico cayeron entre 1873 y 1874 al ser sus instalaciones objeto de las acciones militares que afectaron a su material móvil e instalaciones, pasando los ingresos brutos en 1872 de 10.150.000 pesetas a los 5.510.000 pesetas de 1873, incrementados paulatinamente a 7.810.000 pesetas en 1874 hasta que en 1875 volvieron a recuperar el nivel de ingresos conseguido en 1872, viéndose obligada a realizar altas inversiones en el periodo 1876/77 en reparación de los daños y desperfectos ocasionados por la contienda.

Contrastan con las 125.000 pts recibidas por la compañía del ferrocarril de "Lerida-Reus-Tarragona" todas ellas reintegrables en tres años. Las actuaciones del Estado se reflejaban en la Ley de 1876 por la "que el Estado no indemnizaría a las empresas de ferrocarriles de las pérdidas y daños causados por los carlistas" practicando la filosofía de los anticipos reintegrables.

Otra de las grandes afectadas fue la compañía del “Ferrocarril de Tarragona á Barcelona y Francia “ (TBF) – la mayor compañía ferroviaria catalana de la época – la cual invirtió 6.500.000 pesetas en la renovación, incremento del material y en la reparación de los desperfectos ocasionados por esta III Guerra carlista **(19)**.

No podemos olvidarnos, en este retroactivo repaso de las compañías ferroviarias afectadas por la tercera guerra civil carlista, de otra de las grandes afectadas por este conflicto, la compañía del “Ferrocarril de Granollers por Vic a San Juan de las Abadesas”, obligada a retrasar la entrada en servicio del tramo Granollers á Vic, hasta el 8 de julio de 1875, por efectos de la contienda.

Igualmente la compañía MZA sufrió cuantiosos daños en sus líneas del Centro y Sur de España, reflejados en parte en la serie documental de Fernando Wais, conservada en el Archivo Historico Ferroviario **(24)**, donde en los informes remitidos al Comité de Paris de dicha compañía quedan reflejados los más relevantes ocurridos entre 1872 y 1875.

En 1869 yá se informa de las circulares del Ministerio de la Guerra, sobre la protección que los Ayuntamientos deberían dar a las compañías ferroviarias (6 de octubre de 1869). Reflejando entre otros el sabotaje al puente nº 11 de la línea de Cordoba (29 de abril de 1872), el asalto al tren nº 21 en el kilómetro 212 de la misma línea, los ataques a las estaciones de Castillejo y Algodor en la línea de Castillejo a Toledo y la intercepción de trenes en la de Madrid á Zaragoza.

En 1873, MZA sufre daños en las líneas de Albacete á Cartagena y en la de Alcazar de San Juan á Cordoba, y en la de Aranjuez á Almansa donde son atacadas las estaciones de Agramon, Huerta y Villacañas, y el ocho de mayo asaltan la de Alcazar de San Juan donde sustraen la recaudación. Incendian la de La Encina (16 de octubre) y la de Arrigorriaga en la línea de Tudela á Bilbao. Siguen los atentados con el asalto a un tren en Vadollano – línea de Andalucía, y en noviembre de 1873 levantan la vía provocando un descarrilamiento en Terror – Línea de Madrid á Zaragoza.

En 1874 se recrudecen las acciones en las líneas de Andalucía provocando el descarrilamiento de un tren en el kilómetro 32 de la línea de Cordoba y en las de Almansa á Alicante donde atacan la estación de Caudete, y la de Matillas en el kilómetro 116 de la línea de Madrid á Zaragoza.

Las partidas de Lozano se ceban en las líneas de Alicante y Cartagena fusilando a los cuatro factores de la estación de Cañadas en la línea de Chinchilla á Cartagena, y en la de Ciudad Real donde provocan el descarrilamiento de un tren el 27 de enero de 1874, seguido en agosto del descarrilamiento del mercancías nº 174 en el kilómetro 282 como consecuencia del sabotaje sobre el puente nº 39 y en el de Sumidores en el kilómetro 337.

Este panorama desalentador, derivado de las acciones bélicas de la IIIª guerra carlista, afectó profundamente a la mayoría de las empresas ferroviarias de la época, en un tiempo en que tuvieron que atender a sus compromisos

financieros, pagos con los obligacionistas, y obtención de recursos destinados a la compra de material móvil y desarrollo de algunas de sus redes inconclusas.

Movimientos militares por ferrocarril al fin de la IIIª guerra carlista

La derrota carlista del 2 de marzo de 1876, marcó el fin de la contienda. La abolición de los fueros decretada el 21 de julio por las Cortes, unida a las dificultades de un Estado obligado a recurrir a la desamortización, mediante la que allegó recursos destinados al mantenimiento del ejército, contando con el apoyo de la oligarquía financiera, conformaron la situación del país. Una vez vencido el carlismo, cuyo embrión, dejando aparte las apetencias dinásticas, subyacía en la resistencia de las clases populares a integrarse en los postulados liberales.

Iniciado un ciclo de consolidación económica, al quedar constituida, aquel mismo año en la capital de la Plana, la Liga de Contribuyentes, entidad que acertadamente impulsó múltiples iniciativas y mejoras en el desarrollo de la ciudad. Coincidiendo con las actividades municipales, presididas por Domingo Herrero Sebastián, a la cabeza de un consistorio que tuvo especial predilección por los temas urbanísticos, encargando al arquitecto de la Diputación, Manuel Montesinos, la redacción de un Plan General de urbanización de la ciudad que contemplaba la construcción del “Paseo de la Alameda” entre la Puerta de Morella y la estación del ferrocarril, proyectado por el arquitecto Francisco Tomás– en los terrenos ocupados por el actual paseo de Ribalta- un proyecto propulsado sobre propiedades del Conde Pestagua adyacentes a aquella estación del ferrocarril, quedando concluida la obra en 1877. Contemplando un trazado urbano donde se levantó un obelisco como monumento a las libertades, recordando la defensa de Castellón por los liberales y el rechazo a los ataques carlistas.

Convertida en testigo directo de tantos eventos, la estación del ferrocarril del A.V.T protagonista directa de los mismos, coincidiendo con la decisión gubernamental de calificar a Castellón – por R.O. de 18 de abril de 1876 – con los títulos de “fiel y leal” añadiendo el de “constante” y “excelente” por su reiterado apoyo a la causa de las libertades en ésta tercera guerra carlista.

No obstante la deuda municipal por efectos de la guerra carlista obligó al consistorio a compensar sus deudas con los créditos que el propio ayuntamiento tenía contra el Estado, y los derivados de la inversión de 159.271 pts en fortificaciones **(3)**. El consistorio municipal actuó en estrecha sintonía con la política del gobierno conducente a reformar la hacienda pública y equilibrar su déficit.

La situación general del país obligó al Gobierno a mantener ciertas precauciones reforzando las unidades en aquellas poblaciones más comprometidas con la causa carlista, reorganizando guarniciones, como lo demuestra la llegada del Batallón Provincial de Castellón transportado por ferrocarril, procedente de Berga donde prestaba servicio de guarnición **(17)**, siendo constantes a lo largo de 1877, los movimientos de tropas entre las

distintas guarniciones. Noticias sobre el relevo del batallón de Cazadores de Mérida a finales de enero, supuso el embarque en Vinaroz de la tropa de guarnición en Morella y su traslado al nuevo destino de Valencia. Siendo recibidas en el mismo mes, en la estación de Castellón, dos compañías del Regimiento de Cordova que prestaron servicios en plazas del norte de la provincia.

El 10 de marzo en el mixto procedente de Barcelona pasaron con destino a Valencia tres Compañías de la Reserva nº 12 con bandera y banda. En abril es trasladado el grueso del Regimiento de Cordova al mando de su Coronel José Mirelis, despedido en la estación del ferrocarril por las autoridades, siendo sustituido por el "Batallón de Burgos" que salió de Barcelona en un exprés, el 26 de abril, con su plana mayor para prestar servicio de guarnición . Este segundo batallón del Regimiento de Infantería de Burgos dejó dos compañías en Vinaroz destinadas a guarnecer aquella plaza y la de Peñíscola. Quedando el primer batallón al cargo de los destacamentos militares de las plazas de Amposta y Mora de Ebro **(8)**.

El gran movimiento de tropas en aquellas fechas se refleja en la crónica del Diario de Castellón del 1 de mayo de 1877 donde su corresponsal en Vinaroz manifiesta "el movimiento de tropas es grande, en la actualidad. La guarnición de ésta, Peñíscola, Gandesa y Amposta ha salido para Cartagena. En el tren de Valencia ha llegado un Batallón del Regimiento de Burgos, y ha pasado el "Regimiento de Albuera" con dirección a Tortosa y a Tarragona, y la "Reserva de Alicante" que llegó procedente de Lérida, partió para Morella y San Mateo " .

Recordemos que la primera regulación del transporte militar por ferrocarril la contempla una circular del Ministerio de Fomento emitida el 16 de julio de 1863 por el que se eximia del pago del 50 % de la tarifa a los individuos " que viajen aisladamente por causas del servicio o para volver a sus hogares después de licenciados", (22) cita que, aún en tiempos en la que esta circular no era de obligado cumplimiento, conocemos un escrito por el que en 1853, Peregrin Caruana, Director Accidental del Ferrocarril del Grao de Valencia a Xátiva, remitió al Gobernador Civil de Valencia, comunicando que la compañía había resuelto " no exigir por esta vez el precio del transporte" de un contingente de tropa entre Valencia y Benifayó

La aportación y protagonismo del ferrocarril a ésta etapa de nuestra cercana historia contemporánea fue decisiva, si bien supuso una pesada carga para la "Compañía del Ferrocarril de Almansa á Valencia y Tarragona " - nunca compensada ni cubierta por la Hacienda Pública- supuso un verdadero pulso empresarial para hombres como el Marqués de Campo, que tanto empeño demostraron no solo en su establecimiento, sino también en su supervivencia, haciendo frente a las dañadas infraestructuras derivadas de los efectos de la guerra carlista, a la vez que se atendían los gastos de primer establecimiento y las cargas de la explotación.

CONSECUENCIAS DERIVADAS DEL CONFLICTO PARA LA COMPAÑÍA DEL A.V.T.

La merma operativa sufrida por la compañía ferroviaria A.V.T. como consecuencia de los hechos bélicos, unida a los convenios suscritos por el contratista y los obligacionistas, por orden de 27 de julio de 1870, cuya amortización se fijó para 1876 condujeron a la compañía a una fase de emisión y amortización de obligaciones que obedecían al más puro estilo de la ingeniería financiera – iniciada en 1868 - al firmar el primer convenio financiero en plena restauración borbónica.

Resolver la suspensión de pagos mediante un convenio judicial en 1871, frente a un numeroso grupo de obligacionistas aglutinados en la Sociedad Catalana General de Crédito, que recibieron sus intereses comprometidos a lo largo de aquellos años, posibilitó que a partir de 1877 remitiera la presión de los mismos sobre los estados de cuentas del AVT. Que atendió la deuda comprometida con José Campo, contratista de las obras, cuyo montante de 2,7 millones de pesetas con un interés del 7 % fue cubierto en las mismas fechas.

Las dificultades financieras obligaron a la aceptación por la Junta de accionistas -celebrada el 15 de febrero de 1879- de un préstamo de la compañía MZA de 12 millones de reales, a cambio del derecho a optar – cuando la línea estuviera en optima explotación- ó bien a la devolución del préstamo al 6% anual o a la compra de la compañía. Finalmente MZA renunció a la compra.

Aún en su estado de deficiente tesorería, el AVT adquirió entre 1880 y 1886 material móvil y fijo por 17.174.000 reales de vellón **(16)**, cantidad muy por debajo de los ingresos – entre agosto de 1885 y el mismo mes de 1886 – cifrados en 38.936.972 reales de vellón, cantidades que nos permiten confirmar que la mayor parte de sus ingresos era destinada a amortización de intereses a los obligacionistas.

La compañía se vio obligada a la devolución del préstamo de MZA con sus correspondientes intereses, hasta que en 1889 se establece el canje de un título viejo por cada cuatro nuevos. Situación se complicó, hasta que el 1 de Enero de 1892 la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España” tomó a su cargo la explotación de los 524 kms de la línea del AVT y su activo, corriendo de su cuenta liquidar el pasivo y acabar la construcción de la línea de Alcoy.

Bibliografía:

Balbás - Libro de la Provincia de Castellón - Caixa Castelló-reedición pág.-813-461-427

“Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1933 Historia y actuación, Tomo I, Espasa Calpe – Madrid 1940.

Anónimo "Vida y hechos de los principales cabecillas facciosos de las Provincias de Aragón y Valencia desde el pronunciamiento Carlista de Morella en 1833 hasta el presente" por un emigrado del Maestrazgo, Valencia, Oficina de López año 1840

Clemente, Josep Carles "Los Carlistas" Ediciones Istmo, Madrid 1990

Clemente, Josep Carles "El Carlismo" Historia de una disidencia social (1833-1976). Editorial Ariel. Barcelona, octubre de 1990

Estanislao de Kostka "Efemérides de la guerra civil en el Alto Maestrazgo". Imprenta de Clemente Almudin, Morella 1877

Fernández Almagro, Melchor - "Historia Política de la España Contemporánea" T-I –Alianza editorial

Galindo Herrero, Santiago "Breve historia del tradicionalismo español", Madrid 1956

Regillo Simón, German "El partido Republicano de Castellón – 1868-1936 Diputación Provincial de Castellón – Colección Universitaria.

Gimeno Michavila, Vicente "Del Castellón Viejo" Establecimiento Tipografico Hijo de J. Armengot. Castellón 1926.

Ortí Miralles, F. "Síntesis de la historia de Morella" Valencia, 1970

Martí, Manuel "L' Ajuntament de Castelló de la Plana (1875-1891): del triomf de la restauració a l' ascens de la nova política" Premio Ciudad de Castellón 1988. Ayuntamiento de Castellón

Martí, Manuel "Cossieros y anticossieros" –Burguesía y política local (Castelló 1875-1891). Col.lecció Universitaria. Diputació de Castelló 1985

Montero Díaz, Julio y otros "Historia Contemporánea de España, 1808-1939"

Tavera, José María "Carlos VII, Duque de Madrid" . Ediciones G.P. Barcelona 1959

Periódico La Justicia, 12 y 26 de septiembre de 1872

La Republica Española, 11 de marzo de 1873

Diario de Castellón 28 y 30 de mayo de 1876 y 21 de enero de 1877

Notas:

1. Historia y Actuación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, pág 157
2. Por autorización del proyecto de Ley de 5 de julio de 1876

3. Manuel Martí "L' Ajuntament de Castelló de la Plana (1875-1891): del triomf de la Restauració a L' ascens de la nova política" pág. 55
4. Periódico "El Faro", 5 de Diciembre de 1872
5. Periódico "El Faro" 12 y 19 de Diciembre de 1872, y 2 de Enero de 1873
6. Periódico "El Faro" 20 de febrero de 1875
7. Balbás Libro de la Provincia de Castellón Pág. 427 y 461
8. Diario de Castellón del 21 de enero, 1 de febrero, 11 de marzo, 14, 25, 27 y 29 de abril
9. Vicente Villalón y Molner nació en Castellón el 7 de junio de 1826, cursó estudios en la academia de Artillería de Segovia, en 1841, y ascendido a Teniente en 1847. Intervino en la guerra de Africa, pasando en 1872 al inicio de la IIIª guerra carlista a ser nombrado Comandante General de Castellón y del Maestrazgo. Siendo ascendido en 1877 a Mariscal de Campo
10. La compañía del A.V.T. fue constituida en 1861 con un capital de 91 millones de reales, y adjudicada la línea Valencia Tarragona a la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento cuyo presidente era el Marqués de Campo, por 217,2 millones de reales.
11. Germán Reguillo Simón "El partido Republicano de Castellón (1868-1936) páginas 380-386-395.
12. Germán Reguillo Simón "El Partido republicano de Castellón (1868-1936) pág 442
13. En la "Historia Contemporánea de España, 1808-1939" en su capítulo 16, pág 300, Julio Montero Díaz manifiesta que, el levantamiento en 1872 de los carlistas legitimistas supuso en las provincias del norte, la implantación de un verdadero estado con su estructura perfectamente organizada, con sus impuestos, su configuración militar, emitiendo deuda pública, llegando a disponer de un código penal, contando con una administración pública equilibrada. No obstante en el resto del país, no contaron con la homogeneidad administrativa de la que hicieron gala en las vascongadas y Navarra.
14. La proclamación cantonal tuvo alta incidencia en Alcoy, donde fue sofocada por tropas procedentes del Maestrazgo, destinadas en un principio a la lucha contra los carlistas. Julio Montero Díaz, pág 302, cap 16 "Historia Contemporánea de España, 1808-1939"
15. La Restauración iniciada por Martínez Campos en este acto, buscó la estabilidad del sistema, acosado simultáneamente por la cuestión cubana y por la carlista, el pronunciamiento contó con la adhesión de Jovellar, Primo de Rivera y de todo el ejército del Norte. No obstante Canovas en su primer gobierno nombró Ministro de la Guerra a Jovellar, desplazando a Martínez Campos. En las primeras elecciones a Cortes de la Restauración, convocadas en enero de 1876, se situaron tres altos mandos militares entre los escaños de Castellón, consiguiendo actuar por Albocacer el Brigadier Don Gregorio Jiménez García, por Morella el General Don Marcelo Azcarraga y por Segorbe el General Don Luis Dobón
16. Semanario "La Defensa " 26 de agosto de 1886.
17. Diario de Castellón 22 de abril de 1876
18. En las provincias vascongadas la primera guerra carlista – iniciada en 1833 - provocó el abandono del proyecto del "Carril de fierro del camino

de Balmaseda” y de su solución alternativa plasmada en el proyecto de “Ferrocarril de Madrid a Irún por Bilbao” planteado de nuevo en 1839 y conocido como la “Concesión Vascongada”, cuyo fiasco provocó la creación de la compañía de los Ferrocarriles del Norte de España para unir Madrid con Irún por Miranda de Ebro, Vitoria y Tolosa. Aquella guerra carlista contribuyó a la pérdida de tráficos mercantiles por el puerto de Bilbao, en beneficio del de Santander, mantenido hasta la supresión de los fueros, en octubre de 1941, bajo el mandato de Espartero y el fracaso del levantamiento foral. No obstante se mantuvo la actividad minera gracias a la implantación del Ferrocarril de Triano planteado en 1863 e inaugurado por la Diputación de Vizcaya en 1865 poco antes de la tercera guerra carlista.

19. Pedro Pascual Doménech – Los Caminos de la Era Industrial 1843-1898, pág 369
20. J.A. Lopez Morell “Salamanca y la construcción del Ferrocarril de Madrid á Aranjuez “ II Congreso de Historia Ferroviaria – Aranjuez 2001 – Madrid y el Ferrocarril, pág 14 .
21. “El Ferrocarril del Bidasoa”, Juanjo Olaizola, Antonio Plaza y Pedro Perez Amuchastegui.
22. Citada por Enric Mari Garcia en el capitulo 10, pág 172 de la Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas- La Ribera Alta – Genralitat Valenciana, Valencia 2003
23. Signatura W-0024-002 Archivo Historico Ferroviario

Legado de Francisco Wais, signatura W-0002-001 Archivo Historico Ferroviario